

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**

⑬ 日本国特許庁 (JP)

⑪ 特許出願公開

⑫ 公開特許公報 (A)

昭59—34942

⑤ Int. Cl.³
B 60 N 1/10

識別記号

庁内整理番号
B 8008—3B

④ 公開 昭和59年(1984)2月25日

発明の数 1
審査請求 未請求

(全 6 頁)

⑭ 折り畳み式シート等のストライカ構造

自動車株式会社テクニカルセンタ
ー内

⑯ 特 願 昭57—145881

⑰ 出 願 人 日産車体株式会社

⑱ 出 願 昭57(1982)8月23日

平塚市天沼10番1号

⑲ 発 明 者 平間康雄

⑰ 出 願 人 日産自動車株式会社

茅ヶ崎市松が丘二丁目2番57号

横浜市神奈川区宝町2番地

⑲ 発 明 者 梅津芳弘

⑱ 代 理 人 弁理士 土井整

厚木市岡津古久560—2 日産自

明 細 書

1. 発明の名称

折り畳み式シート等のストライカ構造

2. 特許請求の範囲

正面から見て略逆L字状をなし、その垂直面を車体への取付部とし、水平面には車体中央方向に向うロック係合部と該係合部の先端に前後方向に突出する、ロックデバイスベースの下端に形成されたガイド用突起の内側面が当接する当接部が設けられ、該当接部から少くとも前方に突出する突出部を有していることを特徴とする折り畳み式シート等のストライカ構造。

3. 発明の詳細な説明

本発明は車両に用いられている折り畳み式シート等のストライカ構造に関するものである。

従来、シートベルトを組み込んだ折り畳み式のリヤシートにおいては、シートベルトアンカー部材に強度を保たせるために、そのシート構造及びロック構造等を大巾に補強しなければならなかった。このため、該シートが重くなり、し

たがつてこれを支えるストライカも必然的に大きな断面形状を必要とした。しかしながらこの従来のストライカは第2図乃至第4図に示すように、鋼製の丸棒をコ字状に折曲してストライカ本体1を成形し、それをプレート2に溶接して形成していた。そして該ストライカの車体Aへの取付けは、該ストライカ本体1を縦方向に配してリヤシートaのフック3が位置する車体Aへのホイールハウス4にビス5等で取付け、ストライカ本体1の上部水平部1aにリヤシートaのフック3に係合させ、該リヤシートaの荷重をストライカ本体1の上部水平部1a、垂直部1b及び下部水平部1cとて上下方向に突張るようにして支えていたので、該リヤシートaの荷重を支えるには充分ではあるが、該車の衝突による急停止時等、シートベルト6のアンカー部材7に過大な負荷が掛つた場合、該負荷がストライカに略前方向の引張り荷重となつて伝わり、したがって、該荷重はストライカ本体1の上部水平部1aのみで支えることになり、よ

つて、該ストライカが変形してしまう虞れがあつた。この問題を解消する方法として、該リヤシート a の前脚やシートフレームの強度を高めたり、あるいはシートの下面に補強部材を介装することとも考えられるが、シートの重量が増加することになるために好ましくない。8 はシートクッション、9 はシートバック、10 はロックデバイスベース、12 は前脚、13 はシートクッションの回転中心軸、14 はシートバックの回転中心軸、15 はシートベルトの先端に取付けられたバックル、6' は前記シートベルト 6 に結合される他方のシートベルトであつて、その基端は車体 A のフロア 16 に固定され、又、先端部には前記バックル 15 に係合されるタンク 15' が取付けられている。尚、第 1 図は前記リヤシート a の取付位置を示す自動車の略図で b はフロントシートである。

ここで本発明のストライカを説明する前に、リヤシート a の折り畳み方法について説明をすると次の通りである。すなわち第 5 図乃至第 7

10 のガイド溝 10 b より下方に支軸 23 により回転自在に枢支されたリンク 24 の上部 24 a を押す。リンク 24 の上部 24 a が押されると、該リンク 24 は支軸 23 を中心として Y 方向に回転し、該リンク 24 の下部 24 b と当接している、前記ロックデバイスベース 10 とブラケット 25 の間に支軸 26 により回転自在に枢支された、先端 3 a が鉤状をなす前記フック 3 の上端部 3 b を、該フック 3 をロック方向に付勢しているスプリング 27 のばね力に抗して押し、該フック 3 を支軸 26 を中心として Y' 方向に回転させ、ロックを解除させて、ストライカ本体 1 との係合を外す。これによりシートクッション 8 を回転中心軸 13 を中心としてシートバック 9 と共に前方に回転させ、折り畳むことができるようになる。10 c はロックデバイスベース 10 に穿設された支軸 26 の軸孔、10 d はシートクッションへの取付用ボルト孔、10 e はブラケット用取付孔、10 f, 10 f' はロックデバイスベース 10 の下端に形成されたガイド用突起、10 g は係合溝、28 はロックデバイスベース 10 を

図に示すように先ずシートバック 9 に取付けたデバイスアーム 11 に回転自在にリベット 17 で枢支された操作レバー 18 の先端を、該操作レバー 18 とリベット 17 の間に介装されたスプリング 19 のばね力に抗して引上げると、該操作レバー 18 はリベット 17 を中心として上方に回転すると共に、該操作レバー 18 の裏面に突設したストッパピン 20 がロックデバイスベース 10 の上端に切設した係合溝 10 a から外れる。これによりシートバック 9 を回転中心軸 14 を中心として前倒しすることができる。11 a はデバイスアーム 11 に穿設された軸孔、11 b はリベット係止用孔、11 c はストッパピン用貫通孔、11 d はシートバックへの取付用ボルト孔、21 は取付用ボルト、18 a は操作レバー 18 に穿設されたリベット用貫通孔である。前記シートバック 9 の前倒れに伴い、デバイスアーム 11 の裏面下方に突設したガイドピン 22 が前記回転中心軸 14 を中心としてロックデバイスベース 10 に穿設されたガイド孔 10 b に沿つて X 方向に回転し、該ロックデバイスベース

シートクッションフレーム（図示せず）に固定するためのデバイスベース取付用ボルト、29 はブラケット取付用リベット、30 はブラケット 25 の一端に立設された前記スプリング 27 の一端に係止する係止片、31 はブラケット 25 の表面に取付部材 32 を介して取付けられたバンパーラバーで、リヤシート a のセット時に於けるストライカ 1 とロックデバイスベース 10 のガイド用突起 10 f, 10 f' 及び係合溝 10 g との当りを柔らげるものである。

本発明は前記従来の問題に鑑みてなされたものであつて、正面から見て略 L 字をなし、その垂直面を車体への取付部とし、水平面には前記取付部の略中央から、車体中央方向に向うロック係止部と該係合部の先端に前後方向に突出する、デバイスベースの下端に形成されたガイド用突起の内側面が当接する当接部が設けられていると共に、該当接部の先端から少なくとも前方に突出する突出部分を有しているストライカを提供することにより、自動車の衝突時等に発

生するストライカに掛る引張り荷重に対する剛性を高め、該ストライカの変形を最小限にくい止めると共に、ロックデバイスベースの変形をも防止し、ストライカとの係合をより確実にすることを目的とするものである。

以下実施例について説明すると第8図において40は折り畳み式リヤシート用のストライカであつて、比較的肉厚のある鋼材を、正面から見ると略逆し字状をなすように形成され、その垂直面を車体Aへの取付部41とし、水平面は前記取付部41の上縁の中央から車体中央方向に延びるロック係止部42と該ロック係止部42の先端から前後方向に突出する、デバイスベース10のガイド用突起10f, 10f'の内側面が当接する当接部43, 43'が設けられている。前記当接部43, 43'の先端部はさらに延設されて前記取付部41の前後端の上縁部とブリッジ44, 44'状に連結され、これらはプレスによつて一体に成形されている。このブリッジ44, 44'状部が突出部分を構成している。尚、該ブリッジ状部は必ずしも前後に設けなく

孔である。

以上述べたように本発明によれば、ストライカに当接部と突出部分とを設けるようにしたので、車の衝突時による引張り荷重に対しても十分に耐えることができ、又、シートフレーム及びストライカが若干変形したとしても、ロックとストライカの結合力が増すため、外れたりすることがないので、シートフレーム及びストライカをそれ程強固なものにする必要がないためその分、車体の重量軽減を計ることができる等の効果を有するものである。

4. 図面の簡単な説明

第1図は折り畳み式リヤシートの取付け位置を示す自動車の該略側面図、第2図は従来のストライカの形状とその取付位置を示す車体の内側から見た要部の拡大斜視図、第3図は折り畳み式リヤシートの拡大側面図、第4図はリヤシートとストライカの位置関係を示す部分斜視図、第5図(ハ)はデバイスベース、デバイスアーム及びフックの作動状態を示す拡大側面図、第6

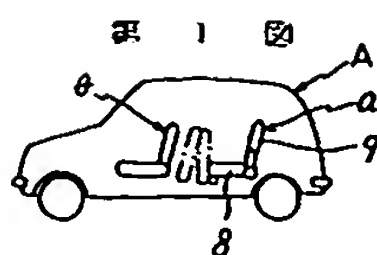
てもよく、第9図に示すように前方にのみ突出部分としてのブリッジ44状部を設けてもよい。なぜならば、該ストライカ40に掛る引張り荷重は前方のブリッジ44状部で受けるからである。尚、第8図のストライカ40によれば、車の衝突時に該ストライカ40に前方向の引張り荷重が掛ると共に、第10図に示すように上方向への引張り荷重も掛り、該ストライカ40の先端が持上げられる傾向にあり、第11図乃至第12図に示すようにストライカ40の当接部43とデバイスベース10のガイド用突起10fとの間にこじり現象が生じ、該突起10fが外側に曲げられると共に、フック3の先端3aが潰れて外れやすくなるが、当接部43, 43'をロック係止部42の前後に設けることにより、ストライカ40の先端が持上げられたとしても第13図に示すようにデバイスベース10のガイド用突起10f, 10f'に均一に当接し、これにより該突起10f, 10f'のねじれを防止でき、フック3のねじれも防止することができる。尚、図中45, 45'は前記取付部41に穿設されたボルト

図は同上の分解斜視図、第7図は第6図のI-I線断面図、第8図は本発明によるストライカの斜視図、第9図は本発明の他の実施例を示すストライカの斜視図、第10図は引張り荷重が掛つた時の状態を示すシートの背面図、第11図は当接部が前方のみの場合のデバイスベースのガイド用突起とフックの変形状態を示す平断面図、第12図は同上の部分斜視図、第13図は本発明によるストライカの当接部とデバイスベースのガイド用突起との当接状態を示す平断面図である。

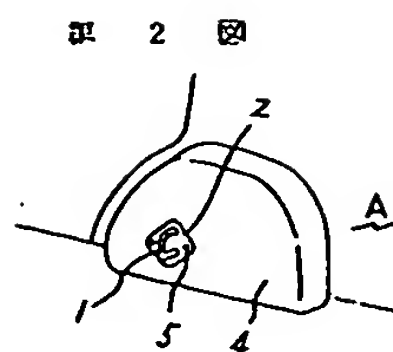
aは折り畳み式リヤシート、3はフック、10はロックデバイスアーム、10f, 10f'はガイド用突起、40はストライカ、41は取付部、42はロック係止部、43, 43'は当接部、44, 44'はブリッジ(突出部分)。

特許出願人 日産車体株式会社
同 日産自動車株式会社

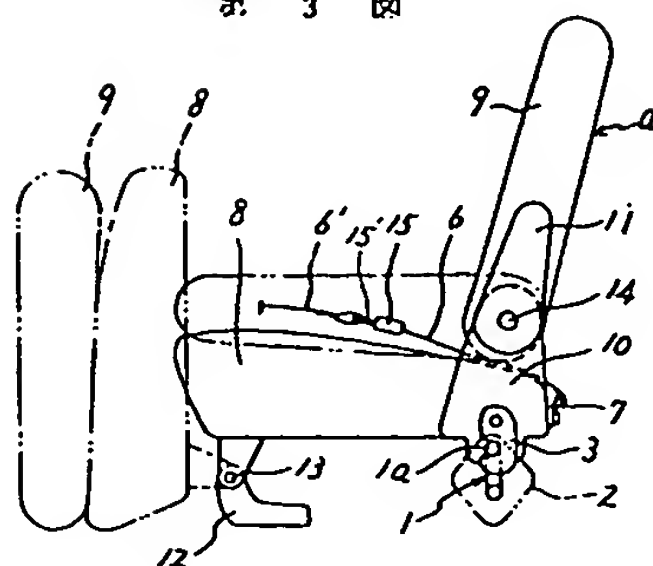
代理人 弁理士 土 井 登



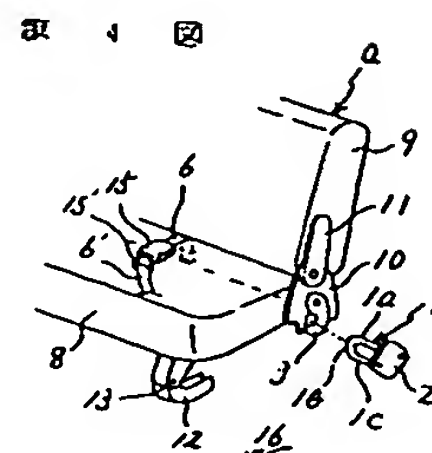
第 1 図



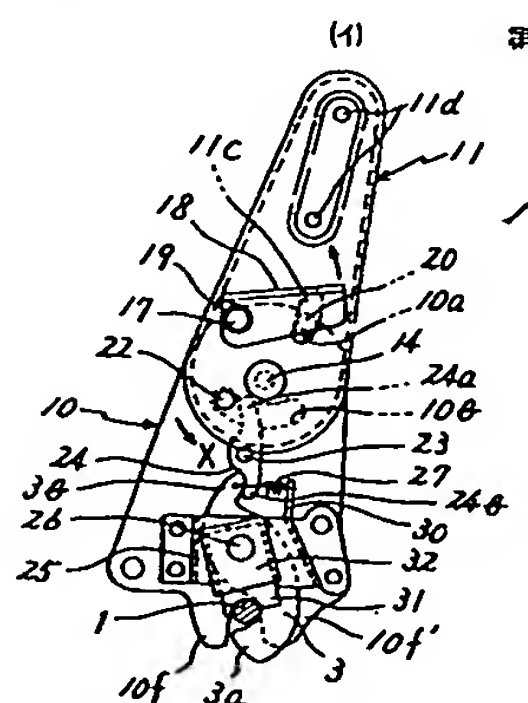
第 2 図



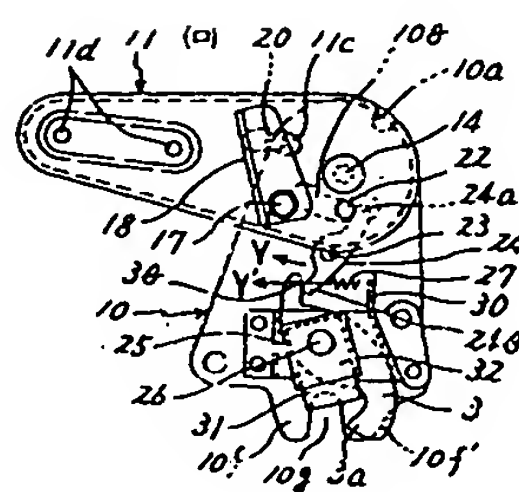
第 3 図



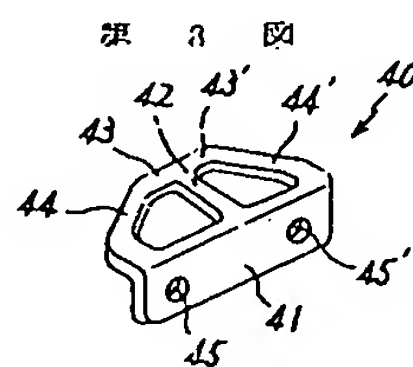
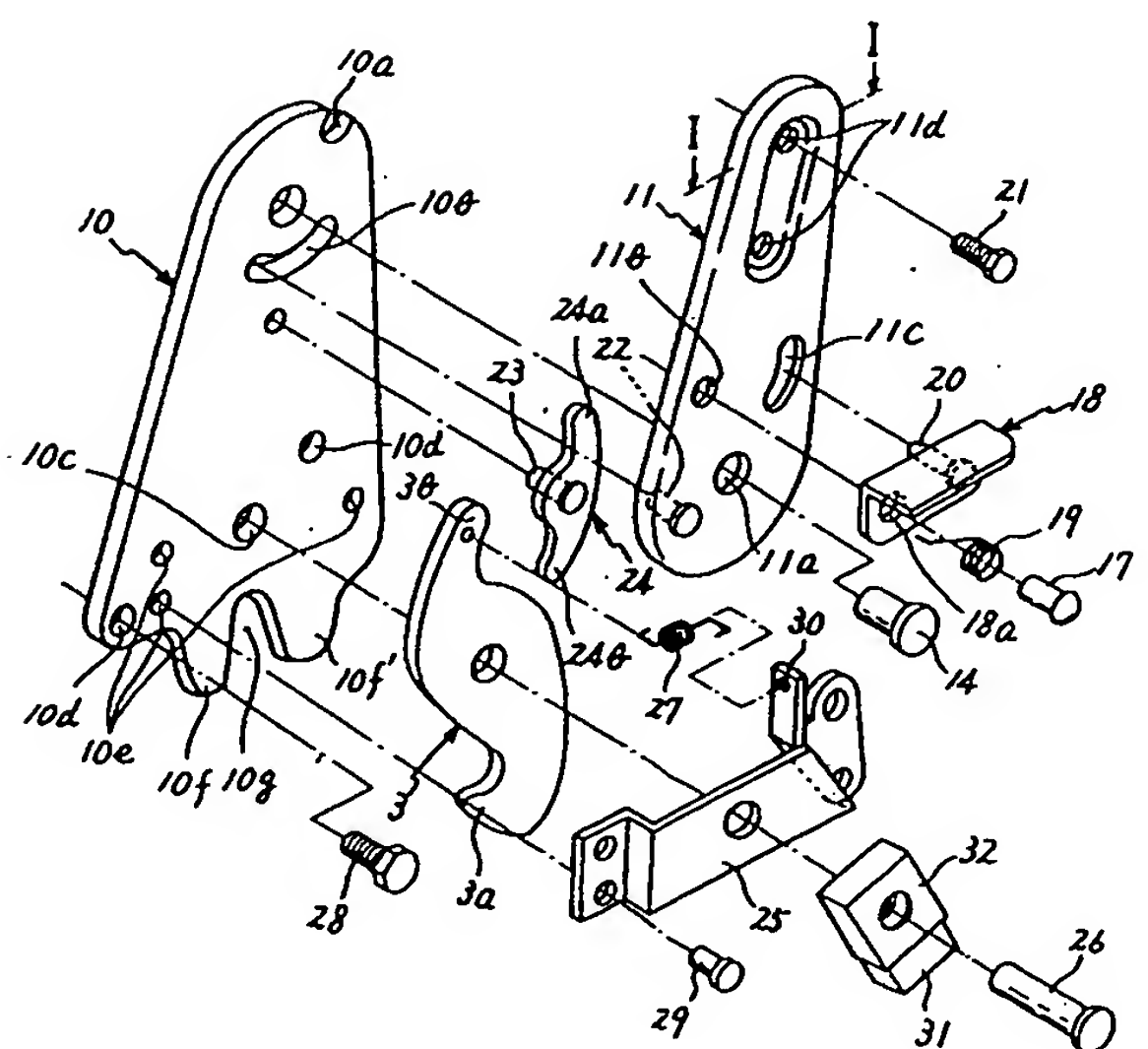
第 4 図



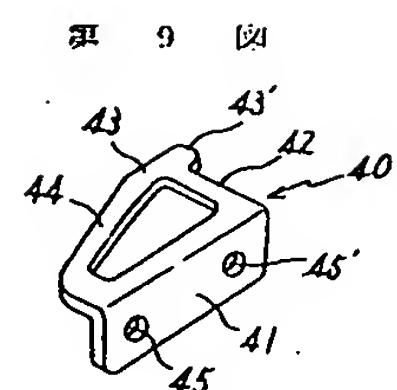
(a) 第 5 図



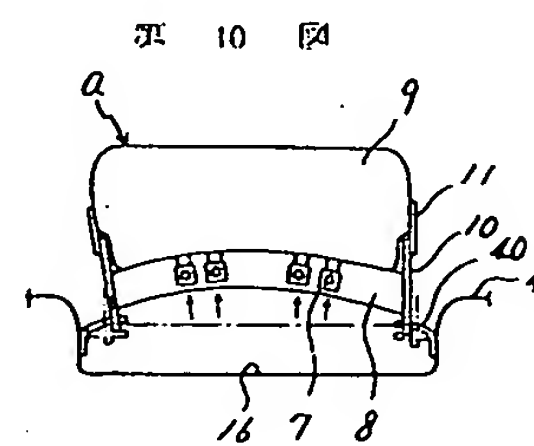
第 6 図



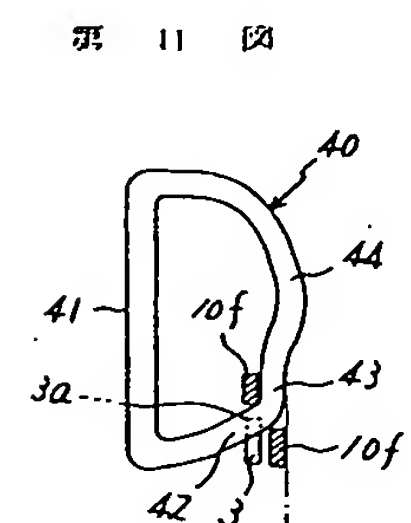
第 7 図



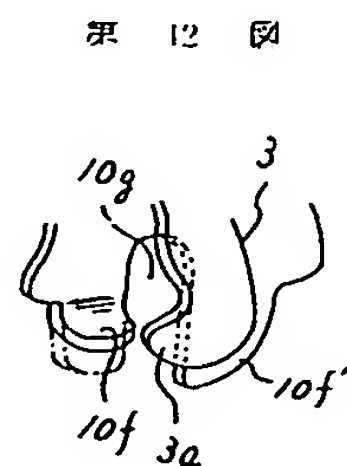
第 8 図



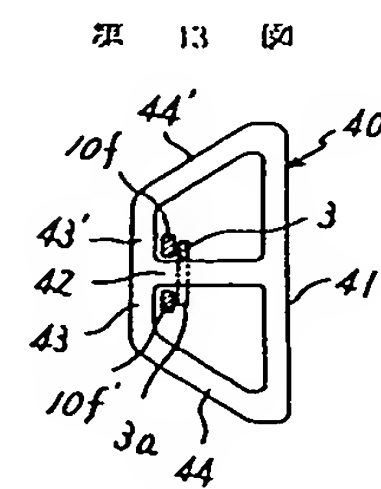
第 9 図



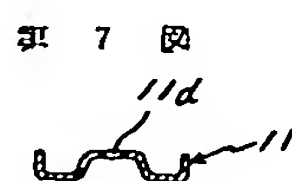
第 10 図



第 11 図



第 12 図



第 13 図

手続補正書 (自発)

昭和 58. 7. -4
年 月 日

特許庁長官 若 杉 和 夫 殿

1. 事件の表示

昭和 57 年 特 許 願 第 145881 号

2. 発明の名称

折り畳み式シート等のストライカ構造

3. 補正をする者

事件との関係 特許出願人

日産車体株式会社 (外1名)

4. 代理人

東京都港区赤坂1丁目1番14号 溜池東急ビル

(6170) 弁理士 土 井 整

電話(584) 6321-5番

5. 補正命令の日付 昭和 一 年 一 月 一 日

6. 補正の対象

明細書の「特許請求の範囲」の欄、同「発明の詳細な説明」の欄の一部、同「図面の簡単な説明」の欄の一部

7. 補正の内容

別紙の通り

特許庁
58. 7. 4

特開昭59- 34942 (5)

7. 補正の内容

(1) 明細書中「特許請求の範囲」の欄を下記の通りに訂正。

「正面から見て略逆し字状をなし、その垂直面を車体への取付部とし、水平面には車体中央方向に向うロック係止部と該ロック係止部の先端に前後方向に突出して、ロックデバイススペースの下端に形成されたガイド用突起の内側面が当接する当接部とが設けられ、該当接部から前方に突出する突出部分を有していることを特徴とする折り畳み式シート等のストライカ構造。」

(2) 明細書中第2頁第9行目に「…取付け、…」とあるを、「…取付けることによつて行なつていた。そして、…」と訂正。

(3) 明細書中第2頁第14行目に「…支えていたので、…」とあるを、「…支えていた。そのため…」と訂正。

(4) 明細書中第2頁第15行目に「…、該車の…」とあるを、「…、該車両の…」と訂正。

とあるを、「…該ロック係止部…」と訂正。

(10) 明細書中第6頁第15行目乃至第16行目に「…突出する、…」とあるを、「…突出して、…」と訂正。

(11) 明細書中第6頁第17行目に「…当接部が…」とあるを、「…当接部とが…」と訂正。

(12) 明細書中第6頁第18行目に「…少なくとも…」とあるを削除。

(13) 明細書中第7頁第13行目に「…突出する、デバイススペース…」とあるを、「…突出して、ロックデバイススペース…」と訂正。

(14) 明細書中第7頁第15行目に「…43'が…」とあるを、「…43'とが…」と訂正。

(15) 明細書中第8頁第10行目に「…デバイススペース」とあるを、「…ロックデバイススペース」と訂正。

(16) 明細書中第8頁第16行目に「…デバイススペース」とあるを、「…ロックデバイススペース」と訂正。

(17) 明細書中第9頁第8行目に「…ことがない

(5) 明細書中第4頁第18行目に「…22が前記…」とあるを、「…22が、前記…」と訂正。

(6) 明細書中第4頁第19行目乃至第20行目に「…沿つてX方向…」とあるを、「…沿つて、X方向…」と訂正。

(7) 明細書中第5頁第1行目に「…下方に…」とあるを、「…下方に固着された…」と訂正。

(8) 明細書中第5頁第4行目乃至第12行目に「…回動し、…外す。…」とあるを、「…回動する。その結果、前記ロックデバイススペース10と該ロックデバイススペース10に固着されたブラケット25との間に支軸26により回動自在に枢支されたフック3の上端部3bに前記リンク24の下部が当接して、該フック3をロック方向に付勢しているスプリング27のばね力に抗してY'方向へ押す。そして、該フック3がY'方向に回動すると、該フック3の鉤状をなす下端部3aがストライカ1から外れてロックが解除される。…」と訂正。

(9) 明細書中第6頁第15行目に「…該係合部…」

ので、…」とあるを、「…ことがない。したがって、…」と訂正。

08 明細書中第9頁第19行目に「…デバイスベース、…」とあるを、「…ロックデバイスベース、…」と訂正。

09 明細書中第10頁第6行目に「…デバイスベース…」とあるを、「…ロックデバイスベース…」と訂正。

00 明細書中第10頁第9行目に「…デバイスベース…」とあるを、「…ロックデバイスベース…」と訂正。

01 明細書中第10頁第12行目に「…ロックデバイスアーム、…」とあるを、「ロックデバイスベース、…」と訂正。